

Original: inglés y francés

**INFORME SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN DEL  
PROGRAMA REGIONAL DE OBSERVADORES DE ICCAT (ROP) PARA EL TRANSBORDO 2017/2018**

*Secretaría de ICCAT*

**Introducción**

De conformidad con las disposiciones de la Recomendación de ICCAT sobre el establecimiento de un programa para el transbordo [Rec. 12-06], quedan prohibidos todos los transbordos en el mar excepto para los grandes palangreros atuneros (GPA), que pueden sólo transbordar de acuerdo con una serie de disposiciones, incluyendo el requisito de contar con un observador a bordo de los buques de transporte que reciben el transbordo. Dichos observadores deben ser embarcados por la Secretaría.

Por tanto, actualmente el ROP para los transbordos está siendo implementado por el consorcio formado por Marine Resources Assessment Group Ltd (MRAG) y Capricorn Fisheries Monitoring (CapFish), en el marco de un contrato firmado el 23 de abril de 2007. Este contrato se ha renovado anualmente desde entonces el 23 de abril de cada año. El Programa está financiado por las Partes contratantes y Partes, Entidades, Entidades pesqueras no contratantes colaboradoras (CPC) que participan en él. Belice, China, Côte d'Ivoire, Japón, Corea, Filipinas, Senegal, San Vicente y las Granadinas y Taipei Chino participaron en el ROP transbordo durante el periodo 2017/18.

**Implementación y operaciones**

Para más detalles sobre los aspectos operativos del programa, puede consultarse el informe presentado por el consorcio que lo implementa y que se incluye en el **Apéndice 1**.

Ahora, las posibles infracciones son enviadas directamente por el Consorcio a las CPC (con copia a la Secretaría). Estos casos, junto con las respuestas de las CPC, están incluidos en el **Apéndice 1** del **COC-305/18**. Los informes de observadores recibidos a 1 de octubre de 2018 están disponibles en la página web de ICCAT en:

Año actual: [http://www.iccat.int/Documents/Comply/transshipmentreports\\_current.pdf](http://www.iccat.int/Documents/Comply/transshipmentreports_current.pdf)

Año anterior: <http://www.iccat.int/Documents/Comply/transshipmentreports.pdf>

**Cooperación con otras OROP de túnidos**

La Secretaría sigue implementando la parte del Programa de observadores que corresponde al atún rojo del océano Atlántico sur en nombre de la CCSBT; dado que el atún rojo del Sur también es una especie de ICCAT y está ya cubierta por el Programa de ICCAT. En 2015 se ha firmado un memorando de entendimiento revisado con la CCSBT para reflejar las actualizaciones de la recomendación. El Memorando de entendimiento firmado con la IOTC para establecer un grupo de observadores conjunto que podría permanecer en los buques de transporte que operen tanto en el Atlántico como en el Índico en el mismo viaje sigue vigente.

**Resultados hasta la fecha**

Desde el inicio del programa se han recibido 223 solicitudes de embarques de observadores, aunque se han cancelado seis de ellas. Tal y como requiere la Rec. 16-15, los informes de observadores se publican ahora en la página web de ICCAT y las secciones pertinentes ocultas para fines de confidencialidad. A 12 de octubre de 2018, se ha declarado un total de 352.635,5 t de pescado y productos de pescado transbordados en el mar en el marco del programa desde su inicio, pero esta cifra incluye también especies que no son competencia de ICCAT.

La **Tabla 1** muestra las cantidades transbordadas en 2017, tal y como fueron comunicadas por el Consorcio que implementa el ROP. Existen algunas discrepancias en los desgloses y/o totales entre los informes anuales de transbordo de las CPC y la base de datos facilitada por el Consorcio.

Tabla 1. Cantidades transbordadas en 2017 por CPC, especies y tipo de producto.

Año	Pabellón de pesca	Código especie	Tipo de producto									Grand Total	
			Peso canal	Eviscerado y sin agallas	Número	File-te	Peso vivo	Aletas tiburón	Peso en vivo	Ven-tresca	Otros		
2017	Chinese Taipei	ALB								1,98		1,98	
		BET		8191,74								8191,74	
		MIX		774,13								774,13	
		MLS			0,24							0,24	
		SWO	178,48	23,91								202,39	
		TUN			0,03							0,03	
		YFT		372,02								372,02	
	China, P.R.	ALB	10,36	0,95						120,40			131,70
		BET		4719,96									4719,96
		BLM	0,45										0,45
		BSH	12,10										12,10
		BUM	21,60	12,16									33,76
		MAK	1,82										1,82
		MIX		1014,91									1014,91
		MLS		0,04									0,04
		OIL	8,06						6,23				14,29
		OTF									6,66		6,66
		PXX	0,34										0,34
		SAI	0,18	0,24									0,42
		SSM	0,92	1,25					0,22				2,39
		SWO	293,77	38,67									332,43
		TUN			0,73								0,73
	YFT		320,10									320,10	
	SKH	2,53										2,53	
	OPA	3,50	0,22									3,72	
	Korea, Republic of	ALB	0,10							0,19			0,29
		BET		221,31									221,31
		BUM	2,13	0,17									2,30
		MLS	0,13	0,02									0,15
		OIL	4,58										4,58
		OTF	0,08							4,93	1,40		6,40
		SAI	5,21										5,21
		SBF		152,51									152,51
SKJ			0,02						0,03			0,04	
SWO		8,95										8,95	
YFT			196,67									196,67	
OPA		1,18										1,18	
BRA									0,25			0,25	
DOL									1,71			1,71	
Japan		ALB	5,61	12,09					50,55				1042,72
	BET		5402,36			1,98						5404,34	

		BIL	7,90	7,19						9,41	24,50	
		BLM	1,41	1,18							2,59	
		BSH			2,11						2,11	
		BUK	98,32								98,32	
		BUM	143,93	45,44	3,77		0,70		0,12		193,95	
		COM	0,38								0,38	
		MAK	1,55		1,05	0,04					2,64	
		MIX		1241,50	0,60				3,49		1245,58	
		MLS	1,93	4,63							6,56	
		OIL								0,18	0,18	
		OTF	12,08				0,40	0,77	11,36		24,61	
		SAI	2,30								2,30	
		SBF		1072,55							1072,55	
		SKJ							0,02		0,02	
		SMA	0,83		0,77	0,03					1,62	
		SSM	4,29						0,08		4,37	
		SSP	0,05								0,05	
		SWO	390,34	105,93	195,76		19,08				711,11	
		TUN							1,52		1,52	
		WAH	3,14								3,14	
		YFT		1345,41							1345,41	
		MAW	1,55								1,55	
		SKH			0,55	0,18			11,27		12,00	
		OPA	41,48	0,31							41,79	
		DOL	0,33				0,85				1,18	
		KGX	0,51								0,51	
	<b>Belize</b>	BET		328,58							328,58	
		SWO	20,60								20,60	
		YFT		16,03							16,03	
	<b>St. Vincent and Grenadines</b>	BET		235,52							235,52	
		YFT		13,76							13,76	
	<b>Côte d'Ivoire</b>	BET		237,25							237,25	
		SWO	10,81	5,73							16,55	
		TUN			0,10						0,10	
		YFT		8,13							8,13	
	<b>Senegal</b>	ALB					3,07				3,07	
		BET		206,13							206,13	
		SWO	22,18								22,18	
		YFT		10,75							10,75	
<b>2017 Total</b>			<b>1327,97</b>	<b>26341,70</b>	<b>0,86</b>	<b>206,59</b>	<b>50,55</b>	<b>0,24</b>	<b>1129,67</b>	<b>5,69</b>	<b>45,40</b>	<b>29108,6619</b>

En 2017 el número de GPP y transbordos por CPC fue de:

CPC	Nº de GPP	Nº total de transbordos
Belice	2	8
China, P.R.	97	124
Taipei Chino	53	222
Côte d'Ivoire	2	4
Japón	65	162
Corea (República de )	6	9
Senegal	1	5
San Vicente y las Granadinas	3	5

Los informes globales recibidos por los participantes del ROP en los que se evalúan el contenido y las conclusiones de los informes de los observadores se incluyen en el **Apéndice 2**. Estos informes recibidos de los participantes en el programa, tal y como requiere el párrafo 22 de la Rec. 16-15, se adjuntan como **Anexo 1** para transbordos en el mar, y los informes sobre el transbordo en puerto se adjuntan como **Anexo 2**.

En la **Tabla 2** se presenta un resumen de las asignaciones de observadores desde octubre de 2017.

Para información sobre posibles infracciones detectadas en el marco del ROP-transbordo, véase el **COC-305/18**.

#### **Intercambio de información y guías de identificación**

El Manual del Programa regional de observadores de ICCAT (transbordo) se ha publicado en el sitio web en: [http://iccat.int/Documents/ROP/ICCAT\\_Observer\\_Manual.pdf](http://iccat.int/Documents/ROP/ICCAT_Observer_Manual.pdf). Las guías de identificación para los túnidos y especies afines congelados desarrolladas por el Consorcio fueron examinadas por el SCRS. Estas guías, como siempre, se entregarán a los observadores de ICCAT antes del embarque.

#### **Financiación**

La información sobre el presupuesto, contribuciones y gastos de este Programa está incluida en el Informe financiero de la Secretaría (**STF-202/2018**).

El nivel de financiación requerido para 2019/2020 dependerá del número de embarques de observadores previsto por las CPC participantes, del número de CPC que participen en el programa y de si el consorcio mantiene o eleva los precios que cobra actualmente. El presupuesto final para el próximo periodo se circulará a los participantes con la máxima antelación posible con respecto a la renovación del contrato.

Tabla 2. Resumen de embarques de observadores desde octubre de 2017 hasta octubre de 2018.

Nº solicitud ICCAT	Buque de transporte	Embarcado	Desembarcado	Informe/datos recibidos	Declaraciones de transbordo recibidas del buque	Fecha de salida del observador	Fecha de llegada del observador	Total días (viaje + días en el mar + sesión informativa final)	Total toneladas transbordadas	Coste total (viaje + embarque) en euros	Coste promedio por t transbordada (€)*
202/17	CHIKUMA	Ciudad del Cabo	Port Louis	12/10/2017	SÍ	08/08/2017	05/10/2017	59,5	1797,93	18.320,49	10,19
	AT000LBR00003	Sudáfrica	Mauricio								
203/17	GENTA MARU	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	17/11/2017	SÍ	08/08/2017	19/09/2017	41,5	1279,29	11.320,37	8,85
	AT000LBR00006	Sudáfrica	Sudáfrica								
204/17	Cancelado	Cancelado									
205/17	VICTORIA II	Ciudad del Cabo	Singapur	05/12/2017	SÍ	30/08/2017	18/10/2017	59,5	1215,16	13.755,39	11,32
	AT000LBR00008	Sudáfrica	Singapur								
206/17	TAISEI MARU NO.24	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	31/01/2018	SÍ	05/10/2017	14/12/2017	75	2316,38	22.872,82	9,87
	AT000JPN00651	Sudáfrica	Sudáfrica								
207/17	FUTAGAMI	Ciudad del Cabo	Port Louis	29/12/2017	SÍ	28/10/2017	20/12/2018	57	182,23	17.380,81	95,38
	AT000LBR00016	Sudáfrica	Mauricio								
208/17	IBUKI	Ciudad del Cabo	Walvis Bay,	27/02/2018	SÍ	15/11/2017	19/01/2018	66	1992,52	18.003,48	9,04
	AT000PAN00163	Sudáfrica	Namibia								
209/17	MEITA MARU	Ciudad del Cabo	Port Louis	22/02/2018	SÍ	14/11/2017	21/12/2017	39	456,71	10.638,42	23,29
	AT000LBR00002	Sudáfrica	Mauricio								
210/17	TAISEI MARU NO. 15	Ciudad del Cabo	Durban	16/03/2018	SÍ	30/11/2017	10/02/2018	75	1737,33	22.993,68	13,24
	AT000JPN00651	Sudáfrica	Sudáfrica								
211/18	CHIKUMA	Panamá	Walvis Bay,	31/05/2018	SÍ	29/01/2018	07/05/2018	99	3086,63	28.902,35	9,36
	AT000LBR00003	Panamá	Namibia								
212/18	GENTA MARU	Ciudad del Cabo	Port Louis,	12/04/2018	SÍ	14/01/2018	13/03/2018	60,5	1590,46	16.503,19	10,38
	AT000LBR00006	Sudáfrica	Mauricio								
213/18	LADY TUNA	Ciudad del Cabo	Walvis Bay,	18/06/2018	SÍ	19/02/2018	01/06/2018	97	2469,62	27.095,23	10,97
	AT000PAN00199	Sudáfrica	Namibia								
214/18	SHOTA MARU	Ciudad del Cabo	Port Louis	17/05/2018	SÍ	08/03/2018	25/04/2018	47	1354,81	15.028,15	11,09
	AT000LBR00022	Sudáfrica	Mauricio								
215/18	TAISEI MARU NO.24	Durban,	Ciudad del Cabo	25/06/2018	SÍ	26/03/2018	12/06/2018	76	2315,25	21.052,86	9,09
	AT000JPN00651	Sudáfrica	Sudáfrica								
216/18	MEITA MARU	Ciudad del Cabo	Singapur,	07/08/2018	SÍ	17/04/2018	09/06/2018	55	953,21	15.095,92	15,84

Nº solicitud ICCAT	Buque de transporte	Embarcado	Desembarcado	Informe/datos recibidos	Declaraciones de transbordo recibidas del buque	Fecha de salida del observador	Fecha de llegada del observador	Total días (viaje + días en el mar + sesión informativa final)	Total toneladas transbordadas	Coste total (viaje + embarque) en euros	Coste promedio por t transbordada (€)*
	AT000LBR00002	Sudáfrica	Singapur								
217/18	VICTORIA II	Panamá	Singapur,	10/06/2018	SÍ	20/04/2018	09/06/2018	40	721,46	13.451,80	18,65
	AT000LBR00008	Panamá	Singapur								
218/18	IBUKI	Ciudad del Cabo	Port Louis,	06/09/2018	SÍ	27/05/2018	02/08/2018	54	3042,38	14.730,12	4,84
	AT000PAN00163	Sudáfrica	Mauricio								
219/18	TAISEI MARU NO. 15	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	03/09/2018	SÍ	04/06/2018	02/08/2018	61	2713,33	16.639,58	6,13
	AT000JPN00651	Sudáfrica	Sudáfrica								
220/18	TAISEI MARU NO.24	Ciudad del Cabo	Singapur,	03/08/2018	SÍ	12/06/2018	23/07/2018	35	549,41	10.974,02	19,97
	AT000JPN00651	Sudáfrica	Singapur								
221/18	GENTA MARU	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	28/09/2018	SÍ	02/07/2018	07/08/2018	37	1503,38	11.745,45	7,81
	AT000LBR00006	Sudáfrica	Sudáfrica								
222/18	CHIKUMA**	Ciudad del Cabo	Walvis Bay,		SÍ						
	AT000LBR00003	Sudáfrica	Namibia								
223/18	TAISEI MARU NO. 15	Ciudad del Cabo	Singapur,	18/09/2018	SÍ	06/08/2018	11/09/2018	7	132,54	1.909,46	14,41
	AT000JPN00651	Sudáfrica	Singapur								

\* no incluye gastos generales de la Secretaría, formación y equipamiento

\*\* No se ha recibido el informe final en esa fecha

**TRANSBORDO EN PUERTO**

Los informes de transbordo en puerto están incluidos en el **Anexo 1**. En la **Tabla 3** inferior se muestra un resumen de la información recibida.

**Tabla 3.** Informes recibidos sobre transbordos en puerto (*información disponible hasta el 12 de octubre de 2018*).

Sin información - no se han recibido informes y la Secretaría desconoce si el requisito es aplicable o no.  
No recibido- la CPC comunicó anteriormente que el requisito era aplicable, pero no se ha recibido informe.  
No aplicable- La CPC informó a la Secretaría de que este requisito de comunicación no era aplicable o de que no han tenido lugar los transbordos en 2017. La negrita indica que se comunicó, pero otros informes indican posible actividad de transbordo en puerto.

*Recibido:* Se ha recibido informe de la CPC.

<b>IN-PORT TRANSHIPMENT</b>			
<b>Albania</b>	<i>No aplicable</i>	<b>Mauritania</b>	<i>No aplicable</i>
<b>Argelia</b>	<i>No aplicable</i>	<b>México</b>	<i>No aplicable</i>
<b>Angola</b>	<i>No aplicable</i>	<b>Namibia</b>	<i>No aplicable</i>
<b>Barbados</b>	<i>No aplicable</i>	<b>Nicaragua</b>	<i>No aplicable</i>
<b>Belice</b>	<i>Recibido</i>	<b>Nigeria</b>	<i>No aplicable</i>
<b>Brasil</b>	<i>No aplicable</i>	<b>Noruega</b>	<i>No aplicable</i>
<b>Canadá</b>	<i>No aplicable</i>	Panamá	Sin información
<b>Cabo Verde</b>	<i>No hay información disponible</i>	Filipinas	Sin información
<b>China</b>	<i>No hay información disponible</i>	<b>Rusia</b>	<i>No aplicable</i>
<b>Côte d'Ivoire</b>	<i>Recibido</i>	Sao Tomé	Sin información
<b>Curazao</b>	<i>Recibido</i>	<b>Senegal</b>	<i>Recibido</i>
<b>Egitp</b>	<i>No aplicable</i>	Sierra Leona	Sin información
Guinea Ecuatorial	Sin información	<b>Sudáfrica</b>	<i>No aplicable</i>
<b>El Salvador</b>	<i>Recibido</i>	<b>SVG</b>	<i>Recibido</i>
<b>UE</b>	<i>Recibido (Malta)</i>	<b>Siria</b>	<i>No aplicable</i>
<b>France (SPM)</b>	<i>No aplicable</i>	<b>Trinidad &amp; Tobago</b>	<i>No aplicable</i>
<b>Gabon</b>	<i>No aplicable</i>	<b>Túnez</b>	<i>No aplicable</i>
<b>Ghana</b>	<i>Recibido</i>	<b>Turquía</b>	<i>No aplicable</i>
Granada	Sin información	<b>Uruguay</b>	<i>No aplicable</i>
Guinea Bissau	Sin información	<b>Reino Unido (TU)</b>	<i>No aplicable</i>
Guinea Rep.	Sin información	<b>Estados Unidos</b>	<i>No aplicable</i>
<b>Guatemala</b>	<i>No aplicable</i>	<b>Vanuatu</b>	<i>No aplicable</i>
Honduras	Sin información	<b>Venezuela</b>	<i>No aplicable</i>
<b>Islandia</b>	<i>No aplicable</i>	<b>Bolivia</b>	<i>No aplicable</i>
<b>Japón</b>	<i>Recibido</i>	<b>Taipei Chino</b>	<i>Recibido</i>
<b>Corea</b>	<i>Recibido</i>	<b>Costa Rica</b>	<i>No aplicable</i>
<b>Liberia</b>	<i>Recibido</i>	Guyana	Sin información
<b>Libia</b>	<i>No aplicable</i>	<b>Surinam</b>	<b><i>No aplicable</i></b>
<b>Marruecos</b>	<i>No aplicable</i>		

## RESUMEN DEL PROGRAMA REGIONAL DE OBSERVADORES ICCAT DURANTE 2017/18

### Informe anual del contratista

#### Acrónimos

AIS	Sistema de identificación automática
CCSBT	Comisión para la conservación del atún rojo del sur
CV	Buque de transporte
EEZ	Zona Económica Exclusiva
IATTC	Comisión Interamericana del Atún Tropical
ICCAT	Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico
IOTC	Comisión de túnidos del Océano Índico
IUU	Ilegal, no declarada y no documentada
LSPLV	Grandes palangreros pelágicos
PNC	Posible infracción
RFMO	Organización Regional de Ordenación de Pesquerías
ROP	Programa Regional de Observadores
VMS	Sistema de Seguimiento de buques.

### 1. Introducción

En 2006 ICCAT adoptó la Recomendación de ICCAT sobre el establecimiento de un programa para el transbordo [Rec. 06-11], actualizada más recientemente por la Recomendación 16-15, para establecer un Programa para el transbordo en respuesta a la preocupación generada por el hecho de que las operaciones de transbordo en el mar constituían una laguna en el esquema de ejecución de la Comisión. MRAG Ltd. y Capricorn Fisheries Monitoring (el Consorcio) han implementado el Programa regional de observadores (ROP) desde su inicio en abril de 2007.

El objetivo del programa es abordar las preocupaciones del Estado miembro con respecto al blanqueo de las capturas de túnidos ilegales, no declaradas y no reglamentadas (IUU) mediante el seguimiento de los transbordos en el mar desde grandes palangreros pelágicos (GPP) que operan en la zona del Convenio. La Rec. 16-05 establece que el transbordo de todas las especies de túnidos y especies afines, así como de cualquier otra especie capturada en asociación con dichas especies en la zona del Convenio, debe realizarse en puerto. Sin embargo, las Partes contratantes pueden autorizar los transbordos en el mar siempre y cuando el buque de transporte (BT) esté equipado con un sistema de seguimiento de buques (VMS) y lleve a bordo un observador de ICCAT que cuente con formación para realizar un seguimiento del proceso.

### 2. Embarques de observadores

Este informe presenta un resumen del undécimo año del ROP que cubre los embarques de ICCAT 202/17 a 223/18 (sin contar el embarque en curso 222/18 y el embarque cancelado 2014/17) completados entre septiembre de 2017 y agosto de 2018.

#### 2.1 Resumen de los embarques de observadores

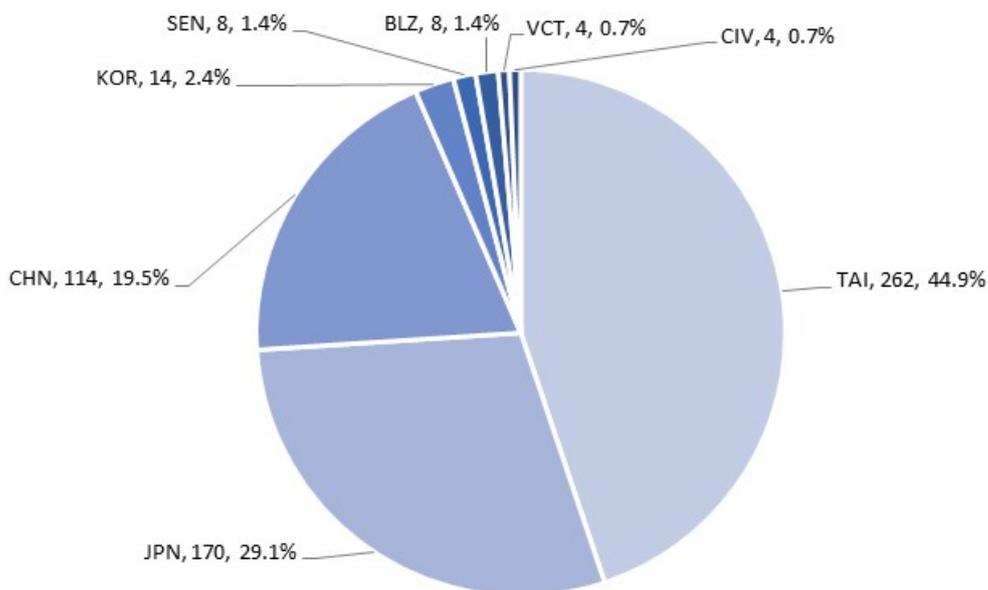
Se ha hecho el seguimiento de un total de 584 transbordos durante 20 mareas que cubren 1.176 días en el mar, con una duración media del embarque de 59 días. El peso total de pescado transbordado observado durante el periodo ascendió a 31.409 t. En la Tabla 1 puede verse las cifras clave de todas las asignaciones. Estas cifras son más elevadas que las del año anterior, con un aumento del 30% en los días en el mar y un incremento del 3,3% en el total transbordado en peso.

De los 584 transbordos, el 44% correspondió a buques con pabellón de Taipei Chino, el 32% a buques con pabellón japonés y el 17% a buques con pabellón chino (**Figura 1**). Otros pabellones cuyos buques realizaron transbordos fueron San Vicente y las Granadinas, Corea, Côte d'Ivoire y Senegal.

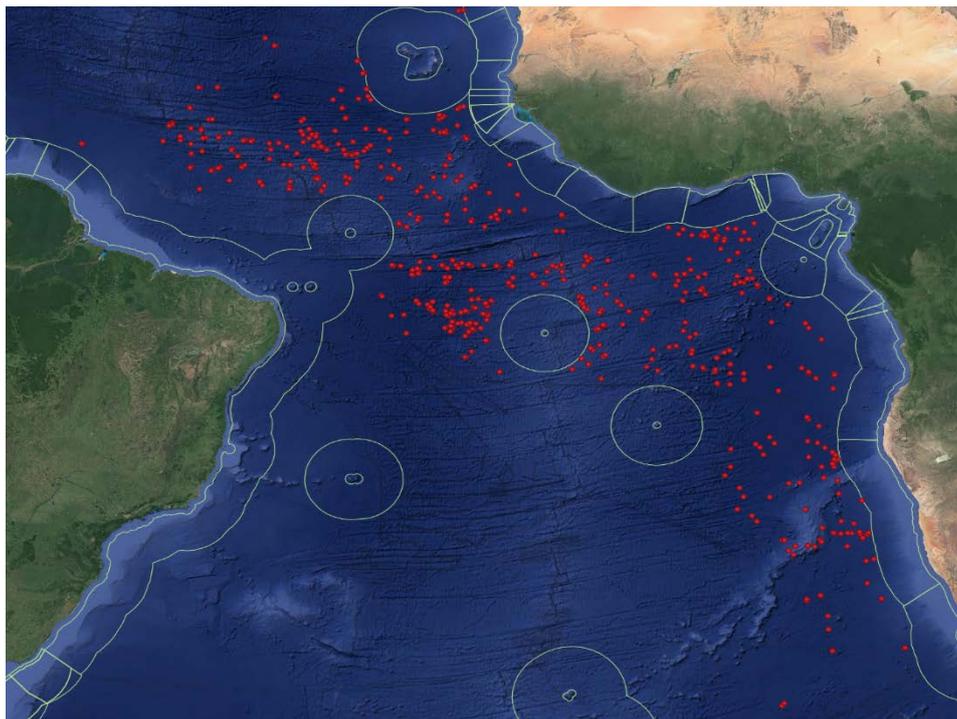
Las localizaciones de todos los transbordos se muestran en la **Figura 2**.

Tabla 1. Resumen de las asignaciones 202/17 – 221/18.

No	Nombre del buque	Nombre del observador	Fecha embarque	Fecha desembarque	Puerto embarque	Puerto desembarque	Días en el mar	Nº transbordos	Pescado transbordado (t)
202	Chikuma	Daniel Droste	08-Aug-17	03-Oct-17	Ciudad del Cabo	Gibraltar	56,18	38	1797,93
203	Genta Maru	Levent Ali Erkal	08-Aug-17	19-Sep-17	Ciudad del Cabo	Port Louis	42,00	17	1279,29
205	Victoria II	Jo Newton	30-Aug-17	18-Nov-17	Ciudad del Cabo	Singapur	80,17	24	1215,16
206	Taisei Maru No. 24	Anthony Donnelly	05-Oct-17	14-Dec-17	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	69,96	57	2316,38
207	Futagami	Maurice O'Malley	28-Oct-17	20-Dec-17	Ciudad del Cabo	Port Louis	53,13	4	182,23
208	Ibuki	Zama Vilakazi	15-Nov-17	19-Jan-18	Ciudad del Cabo	Walvis Bay	64,99	48	1992,52
209	Meita Maru	Tony Dimitrov	14-Nov-17	20-Dec-17	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	35,92	12	456,71
210	Taisei Maru No.15	Bruce Biffard	01-Dec-17	10-Feb-18	Ciudad del Cabo	Durban	70,83	42	1737,33
211	Chikuma	Silvestre Natario	01-Feb-18	05-May-18	Ciudad del Cabo	Singapur	92,69	44	3086,06
212	Genta Maru	Johann Beets	14-Jan-18	25-Mar-18	Ciudad del Cabo	Port Louis	69,83	30	1590,46
213	Lady Tuna	Jo Newton	22-Feb-18	26-May-18	Ciudad del Cabo	Singapur	93,22	47	2469,62
214	Shota Maru	Javier Vivo Guevara	12-Mar-18	23-Apr-18	Ciudad del Cabo	Balboa	41,63	23	1354,81
215	Taisei Maru No.24	Tony Dimitrov	30-Mar-18	11-Jun-18	Durban	Ciudad del Cabo	72,73	49	2315,25
216	Meita Maru	Johann Beets	18-Apr-18	14-Jun-18	Ciudad del Cabo	Walvis Bay	56,73	26	953,21
217	Victoria II	Julio Ocon	30-Apr-18	03-Jun-18	Panamá	Panama City	34,04	7	721,46
218	Ibuki	James Woodruff	27-May-18	24-Jul-18	Ciudad del Cabo	Port Louis	58,29	47	3042,38
219	Taisei Maru No.15	Rob Cooper	12-Jun-18	09-Aug-18	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	57,98	45	2713,33
220	Taisei Maru No.24	Peet Botes	15-Jun-18	16-Jul-18	Ciudad del Cabo	Singapur	31,08	7	549,41
221	Genta Maru	Aikaterini Kamposi	06-Jul-18	14-Sep-18	Ciudad del Cabo	Busan	70,06	15	1503,38
223	Taisei Maru No.15	Llewellyn Lewis	10-Aug-18	03-Sep-18	Ciudad del Cabo	Singapur	24,17	2	132,54



**Figura 1.** Transbordos por Estado del pabellón entre septiembre de 2017 y agosto de 2018 por número y porcentaje del total.



**Figura 2** Localizaciones de transbordos observados para las asignaciones de observadores de la Tabla 1.

En las **Figura 3** se muestra un resumen de los embarques del ROP (observadores activos en el mar) del 202/17 al 223/18. No hubo un patrón claro durante el año. En la **Figura 4** se indica el número de transbordos y los pesos totales transferidos cada mes. En comparación con el año anterior, hubo un pico menos prominente, tanto en número de transbordos como en peso transferido, en marzo y abril, mientras que se mantuvo una gran cantidad de actividad de transbordo durante los meses de verano.

En las **Figuras 5 y 6** se muestran las tasas de transferencia y la cantidad transferida por transbordo, respectivamente, que tienen un nivel similar al de años anteriores, aunque hubo un número menor de grandes transbordos (> 200 t).

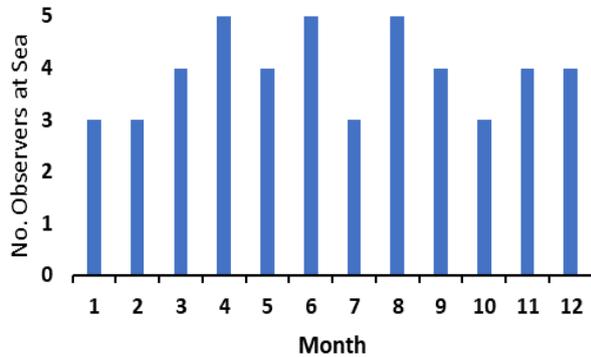


Figura 3. N° de observadores asignados por mes.

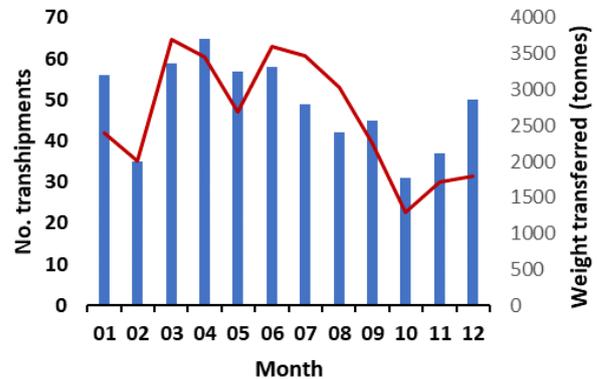


Figura 4. Número de transbordos y pesos transferidos (todos los peces, línea roja) por mes.

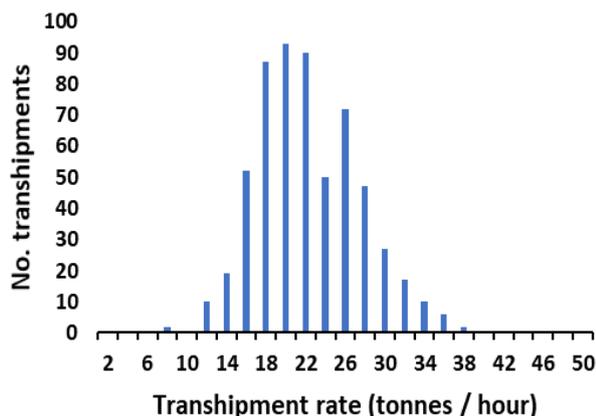


Figura 5. Tasas de transbordo (toneladas/hora)

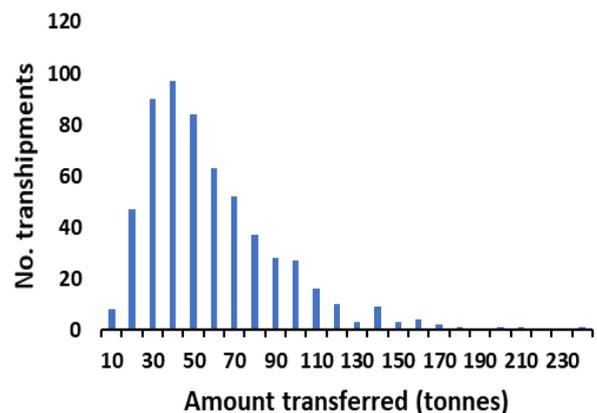


Figura 6. Cantidades transferidas por transbordo (t)

## 2.2 .Transbordos dentro de ZEE

No se han realizado transbordos dentro de las ZEE.

## 2.3 Procedimientos y logística

El procedimiento de solicitud de embarque sigue siendo el mismo previamente descrito por el Consorcio en las revisiones anuales del ROP de ICCAT.

Durante el periodo que cubre este informe, los buques se han movido entre las zonas de ICCAT y la IOTC en nueve ocasiones mientras el observador permanecía a bordo del buque.

## 3. Identificación de especies

Los métodos usados por los observadores para la identificación de especies y los procedimientos de comunicación se han mantenido sin cambios y se detallan en informes anteriores (ICCAT, 2011).

4. Atún rojo del sur

Desde la adopción de la Resolución sobre la implementación de un programa de documentación de capturas de la CCSBT el 1 de enero de 2010, cualquier atún rojo del sur (*Thunnus maccoyii*) transferido debe ir acompañado de un formulario de seguimiento de la captura que debería ir firmado por el observador. Durante el periodo que cubre este informe, en 38 ocasiones se transbordó atún rojo del sur durante siete embarques y con un total de 2.408,27 t declaradas (**Tabla 2**). Los observadores preparan un informe separado para la CCSBT en cualquier marea en la que se transborda atún rojo del sur.

**Tabla 2** Transbordos de atún rojo del sur (*Thunnus maccoyii*) durante el último año.

Nº solicitud	Nombre del buque	Nº ICCAT del buque de transporte	Nº TS.	Fecha	Nº de peces	Peso declarado (t)
203	Genta Maru	AT000JPN00537	1	20-Aug-17	902	46,836
203	Genta Maru	AT000JPN00025	3	22-Aug-17	954	45,671
203	Genta Maru	AT000KOR00227	6	25-Aug-17	1478	78,033
203	Genta Maru	AT000KOR00072	7	26-Aug-17	1449	77,982
203	Genta Maru	AT000JPN00482	8	27-Aug-17	970	46,414
203	Genta Maru	AT000JPN00512	9	28-Aug-17	954	46,648
206	Taisei Maru No.	AT000JPN00284	4	13-Oct-17	110	6,1
215	Taisei Maru	AT000JPN00454	47	05-Jun-18	1249	59,296
219	Taisei Maru	AT000JPN00326	1	18-Jun-18	1135	59,398
219	Taisei Maru	AT000JPN00509	4	20-Jun-18	1143	59,372
219	Taisei Maru	AT000JPN00340	34	26-Jul-18	1687	83,368
219	Taisei Maru	AT000JPN00394	36	29-Jul-18	1132	56,766
219	Taisei Maru	AT000JPN00506	37	30-Jul-18	1142	56,959
219	Taisei Maru	AT000JPN00168	38	31-Jul-18	1160	59,684
219	Taisei Maru	AT000JPN00337	39	02-Aug-18	1091	59,977
219	Taisei Maru	AT000JPN00041	40	02-Aug-18	1142	60,003
219	Taisei Maru	AT000JPN00397	41	03-Aug-18	1185	60,09
219	Taisei Maru	AT000JPN00540	42	04-Aug-18	1176	60,261
219	Taisei Maru	AT000JPN00025	43	04-Aug-18	1229	60,041
219	Taisei Maru	AT000JPN00389	44	05-Aug-18	1207	59,33
220	Taisei Maru	AT000JPN00469	1	18-Jun-18	1276	60,235
220	Taisei Maru	AT000JPN00273	2	19-Jun-18	1195	60,257
220	Taisei Maru	AT000JPN00537	3	20-Jun-18	1140	59,99
220	Taisei Maru	AT000JPN00046	4	20-Jun-18	1207	59,97
220	Taisei Maru	AT000JPN00482	5	21-Jun-18	1118	53,242
220	Taisei Maru	AT000JPN00478	6	21-Jun-18	1122	58,777
220	Taisei Maru	AT000JPN00450	7	22-Jun-18	1210	61,895
221	Genta Maru	AT000JPN00512	1	09-Jul-18	1164	59,874
221	Genta Maru	AT000JPN00369	2	09-Jul-18	1223	59,944
221	Genta Maru	AT000KOR00214	7	22-Jul-18	1693	92,045
221	Genta Maru	AT000KOR00198	8	24-Jul-18	2245	121,489
221	Genta Maru	AT000KOR00228	9	26-Jul-18	1557	89,842
221	Genta Maru	AT000KOR00215	10	27-Jul-18	2278	120,8
221	Genta Maru	AT000JPN00327	11	29-Jul-18	1266	64,66
221	Genta Maru	AT000JPN00521	12	30-Jul-18	1187	59,02
221	Genta Maru	AT000JPN00064	13	01-Aug-18	1270	64,692
221	Genta Maru	AT000JPN00462	14	02-Aug-18	1188	59,771
223	Taisei Maru	AT000JPN00193	2	13-Aug-18	1157	59,542

## 5. Estimación del peso

La metodología utilizada por los observadores para estimar los pesos de los transbordos sigue siendo la misma que la descrita previamente por el Consorcio (ICCAT 2011).

## 6. Formación de observadores

Actualmente hay 86 observadores de ICCAT registrados (**Apéndice 1**), aunque no todos continúan activos en el programa. Debido a la rotación natural del personal, es importante mantener la formación regularmente, y los observadores que han finalizado la formación de ICCAT desde el último informe anual se muestran en la **Tabla 3**.

Con el previo acuerdo de ICCAT, IOTC y CCSBT, los observadores formados en el marco de cualquiera de los programas están disponibles como observadores para los tres organismos. Esto reduce los costes y garantiza un elevado estándar de la integridad de los datos entre las OROP. También permite a los observadores permanecer a bordo del buque si este atraviesa zonas de OROP distintas para ahorrar costes de embarque (Sección 2.3).

Para reflejar este acuerdo, los observadores reciben un único número de observador y una tarjeta de identificación válida para las tres OROP.

**Tabla 3** Formación de ICCAT llevada a cabo durante el año pasado.

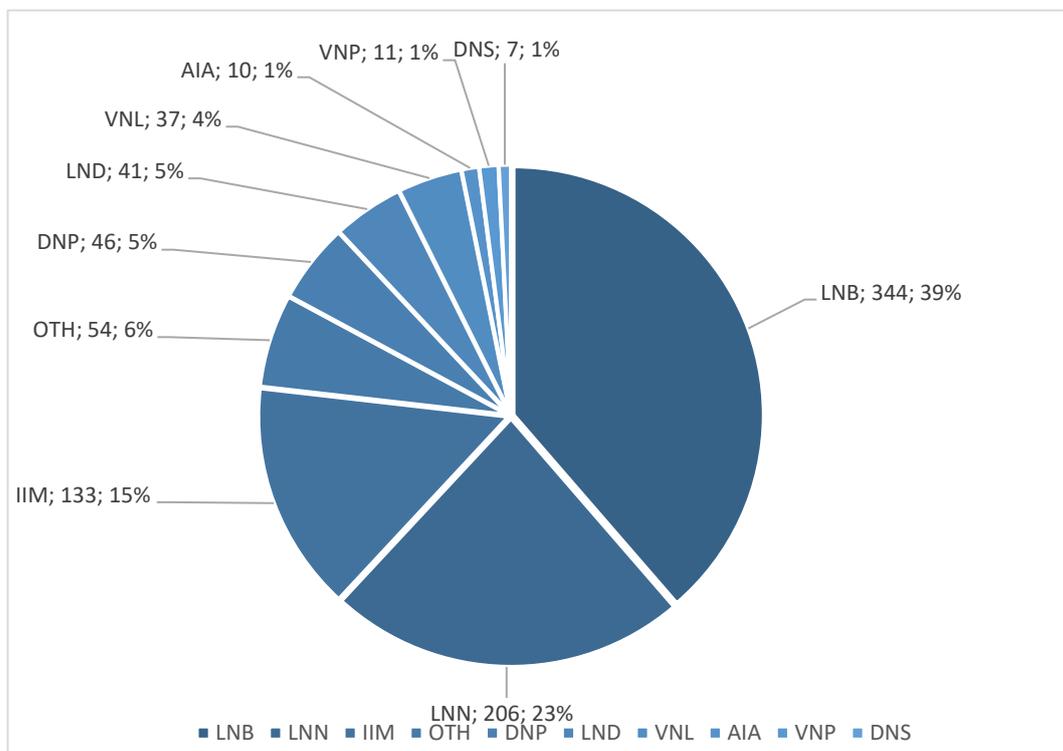
<i>Nombre del observador</i>	<i>Lugar de la formación</i>
Konstantinos Papadopoulos	Londres
Javier Guevarar Vivo	Londres
Hugo Dias	Londres
Craig Turley	Londres
James Woodruff	Londres
Peet Botes	Ciudad del Cabo
Aikaterini Kamposi	Valencia
Beatriz Adriana Rodriguez Delgado	Valencia
Carolina Brito Santana	Valencia
Carlos Manuel Neves da Costa Serrano	Valencia
Daniel Flanet Gomes de Andrade	Valencia
Eva María Vidal Cejuela	Valencia
Felix Morales Hernandez	Valencia
Joao Pedro Pereira dos Reis	Valencia
Martin Bello Candamio	Valencia
Meadhbh Quinn	Valencia
Nuno Alexandre Figueiredo Carrilho	Valencia
Neda Matosevic	Valencia
Pablo Tourinan Bana	Valencia
Ruben Castineira Perez	Valencia
Stephen Brennan	Valencia
Ana Orts Perez	Valencia
Firat Hayta	Ankara
Rauf Berkay Eryericer	Ankara
Cansin Alkan	Ankara
Ugur Kaplama	Ankara
Koray Ilker Bilgen	Ankara

**7. Base de datos del Programa de observadores**

La base de datos se sigue actualizando cuando es necesario y actualmente contiene datos de 6.055 transbordos.

**8. Infracciones potenciales (PNC)**

Desde 2012, ICCAT ha requerido la presencia de observadores a bordo de los LSPLV para realizar comprobaciones en los buques con respecto a las recomendaciones de ICCAT. Cualquier posible infracción (PNC) es presentada al Estado del pabellón por el observador a través del consorcio. El Estado de pabellón tiene entonces la oportunidad de responder. Las descripciones y códigos de las PNC se resumen en el **Apéndice 2**. Desde la entrada en vigor de la Recomendación, 893 PNC han sido comunicadas por observadores en relación con 84 asignaciones. Dichas PNC se muestran en la **Figura 7**. Solo se han comunicado 19 PNC en el periodo cubierto por este informe (**Figura 8**). Se trata de una reducción significativa con respecto a años anteriores, por ejemplo en el informe de 2017 se comunicaron 96 PNC durante el mismo período de tiempo. Esto parece ser una reducción genuina y refleja el hecho de que ha habido una mejora en el cumplimiento de los buques, especialmente en lo que concierne al formato de sus cuadernos de pesca.



**Figura 7.** Número y proporción de PNC comunicadas desde su introducción.

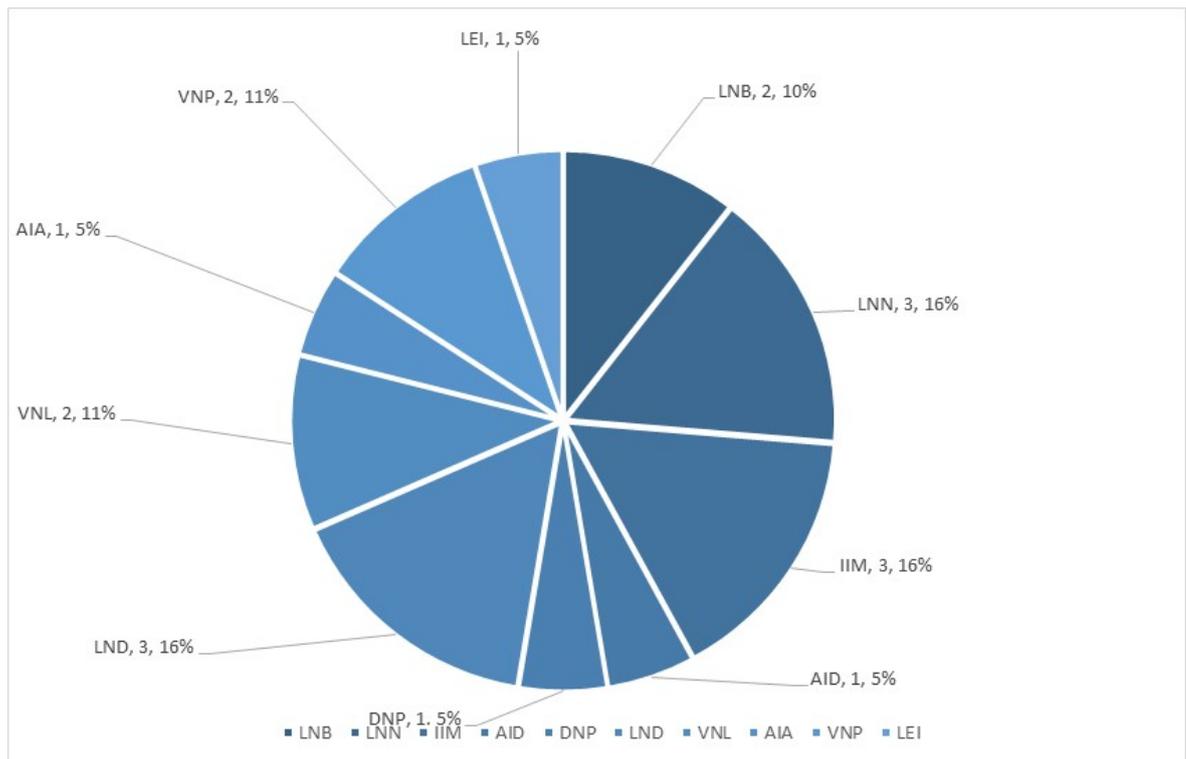


Figura 8. Número y proporción de PNC comunicadas durante el periodo cubierto por este informe.

## 9. Conclusiones y recomendaciones

El ROP de ICCAT lleva funcionando once años sin ningún problema importante. El consorcio continúa comprometido con el programa y ambos socios continúan colaborando estrechamente para realizar las asignaciones de observadores necesarias a la vez que mantienen la calidad y los estándares de los observadores. Se hacen todos los esfuerzos posibles para optimizar la eficacia de los embarques y minimizar los costes.

Las PNC siguen comunicándose utilizando los mismos criterios que en años anteriores, y resulta alentador ver que ha habido una reducción significativa en el número de PNC detectadas durante el periodo de este informe. Esto muestra un incremento en el nivel de cumplimiento en todas las flotas, con mejoras en lo que concierne a los cuadernos de pesca y a que los buques tienen la documentación requerida.

La seguridad de los observadores sigue siendo una prioridad para el consorcio y a los observadores se les entregan dispositivos de comunicación vía satélite y balizas de localización personal desde hace varios años, adelantándonos a la recomendación del NOAA en su reciente revisión del programa de seguridad de observadores (NOAA, diciembre de 2017).

Varios observadores constataron que los buques no realizaron simulacros de emergencia durante su asignación. Este es un requisito del SOLAS que aparece reseñado en su Regla III/19

*Todo tripulante participará al menos en un ejercicio de abandono del buque y un ejercicio de lucha contra incendios todos los meses. Los ejercicios de la tripulación se realizarán en las 24 horas siguientes a la salida de un puerto si más del 25% de los tripulantes no han participado en ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios a bordo de ese buque durante el mes anterior.*

El consorcio recomienda que las partes contratantes se aseguren de que sus buques realizan estos ejercicios, tal y como indica SOLAS y llevan un registro de cuándo se llevan a cabo. Consideramos que es

vital que los oficiales, la tripulación y el observador sepan qué hacer en caso de que se produzca una emergencia. El consorcio pretende introducir una disposición especificando que esto debe hacerse en la próxima actualización para el memorando de entendimiento entre el consorcio y los operadores de los buques.

**Apéndice 1. Observadores formados de ICCAT (activos)**

<i>Nombre del observador</i>	<i>Nº ICCAT</i>
Jano Van Heerden	3
Johannes Visagie	12
Jonathan Newton	13
Hentie Heyns	15
Schalk Visagie	25
Gary Breedt	27
Peter Lafite	28
Nick Wren	32
Victor Ngcongo	35
Elcimo Pool	44
Keith Patterson	46
Marius Kapp	50
Taylan Koken	101
Julio Ocon Rodriguez	102
Zamokwakhe Vilakazi	104
Jeffrey Heinecken	105
Mzwandile Silekwa	106
Edmund Higgins	110
Filipe Miguel de Sousa Rodrigues	112
John McDonagh	113
Ricardo da Silva	114
Anton Dimitriov	117
Llewellyn Lewis	119
Alistair Burls	121
Stewart Norman	122
Anthony Donnelly	123
Rebeca Ocon Rodriguez	124
Maurice O' Malley	128
Phillip Robyn	130
Brandon Scott	131
Bruce Biffard	133
Jose Garcia Rebollo	135
Belinda Moya Martínez	137
Erich Gericke	141
Ivan Barac	142
Joaquim Bonito	144
Silvestre Natario	145
Robert Cooper	146
Sami Yildiz	147
Levent Ali Erkal	148
Manuel Garcia Polo	150
Johann Beets	152

<i>Nombre del observador</i>	<i>Nº ICCAT</i>
Konstantinos Papadopoulos	153
Javier Guevarar Vivo	154
Hugo Dias	155
Rudian Baily	157
Michael Basson	158
James Woodruff	160
Peet Botes	161
Aikaterini Kamposi	162
Beatriz Adriana Rodriguez Delgado	163
Carolina Brito Santana	164
Carlos Manuel Neves da Costa Serrano	165
Daniel Flanet Gomes de Andrade	166
Eva María Vidal Cejuela	167
Felix Morales Hernandez	168
Joao Pedro Pereira dos Reis	169
Martin Bello Candamio	170
Meadhbh Quinn	171
Nuno Alexandre Figueiredo Carrilho	172
Neda Matosevic	173
Pablo Tourinan Bana	174
Ruben Castineira Perez	175
Stephen Brennan	176
Ana Orts Perez	177
Firat Hayta	180
Rauf Berkay Eryericer	181
Cansin Alkan	182
Ugur Kaplama	183
Koray Ilker Bilgen	184

\* Los números de las nuevas tarjetas de identificación empiezan ahora desde el 101 desde la introducción de una única tarjeta de identificación para los programas de observadores de transbordos de ICCAT, IOTC y CCSBT con el fin de que los observadores tengan el mismo número de identificación en todos los programas.

**Apéndice 2.** Descripción de la posible infracción y código

<i>Posible infracción</i>	<i>Código</i>
<b>General</b>	
Se ha impedido al observador desempeñar su labor a bordo del GPP	GLV
<b>Documento / Verificación</b>	
No se ha completado la declaración de transbordo.	DTD
Transbordo dentro de una ZEE sin autorización del Estado costero	DEZ
Transbordos no documentados de pescado recibidos por el GPP	DFR
Autorización previa de transbordo no presentada al observador por el GPP	DNP
Autorización previa de transbordo no estándar con el Estado del pabellón	DNS
<b>VMS</b>	
A bordo del GPP no se ha mostrado el VMS al observador	VNP
En la unidad de VMS no se ve la luz de encendido	VNL
<b>ATF</b>	
La Autorización para pescar no presentada al observador por el GPP	ANP
Autorización para pescar no estándar con el Estado del pabellón	ANS
Las fechas de la autorización para pescar no son válidas	AID
La autorización para pescar no es válida para el área de ICCAT	AIA
<b>Cuaderno de pesca</b>	
No se ha presentado cuaderno de pesca al observador por el GPP	LNP
Las entradas del cuaderno de pesca son incorrectas	LEI
El cuaderno de pesca no está encuadernado	LNB
Las hojas del cuaderno de pesca no están numeradas	LNN
<b>Identificación</b>	
Un buque sin número ICCAT ha participado en las operaciones de transbordo	INN
Las marcas del GPP no se muestran correctamente	IIM
<b>CCSBT</b>	
No se ha presentado documento de captura de la CCSBT para el SBT	CND
El SBT no está marcado individualmente	CNT
<b>Otros</b>	
Otras infracciones no enumeradas aquí	OTH

**Informes exhaustivos que evalúan el contenido y las conclusiones  
de los informes de los observadores**

El párrafo 22 de la Rec. 16-15 establece lo siguiente: «Las CPC del pabellón de los GPP que hayan realizado operaciones de transbordo durante el año anterior y las CPC del pabellón de los buques de transporte que hayan aceptado transbordos comunicarán cada año al Secretario Ejecutivo de ICCAT antes del 15 de septiembre:

- las cantidades de túnidos y especies afines transbordadas durante el año anterior, por especies (y, a ser posible, por stock);
- las cantidades de otras especies capturadas en asociación con los túnidos y especies afines que se hayan transbordado durante el año anterior, por especies, si se conocen,
- la lista de GPP que realizaron operaciones de transbordo durante el año anterior.
- un informe global que evalúe el contenido y las conclusiones de los informes de los observadores asignados a los buques de transporte que han recibido transbordos de sus GPP. Estos informes deben ponerse a disposición de la Comisión y de los organismos subsidiarios pertinentes con miras a su revisión y consideración. La Secretaría publicará estos informes en un sitio de su página web protegido con contraseña.»

Belice, China, Côte d'Ivoire, Japón, Corea, Senegal, San Vicente y las Granadinas y Taipei Chino participan actualmente en el ROP transbordo. Todos han presentado informes de transbordo, excepto San Vicente y las Granadinas, pero las presentaciones de Belice y Côte d'Ivoire no incluían informes exhaustivos que evalúen el contenido y las conclusiones de los informes de observadores.

Las cantidades de túnidos y especies afines por especies, así como las listas de buques, se incluyen en el **Anexo 1** del documento PWG-402/18. Los informes exhaustivos presentados hasta la fecha se muestran a continuación:

**Informe exhaustivo que evalúa el contenido y las conclusiones de los informes de los observadores asignados a los buques de transporte que han recibido transbordos de GPA en 2017**

**BELICE**

**1 Calidad del resumen del transbordo**

Los informes resumidos de los transbordos realizados en 2017 proporcionados por los observadores del Programa Regional de observadores son detallados y sucintos. Abarcan todos los datos requeridos por el ROP para garantizar una transparencia y rendición de cuentas total del transbordo en el mar.

**2 Calidad de los datos sobre cantidades observadas y consignadas por el observador**

los datos comunicados por los observadores en lo que concierne a las cantidades y especies transbordadas están estrechamente correlacionados con las cantidades y especies comunicadas por los buques en su solicitud de autorización anterior al transbordo. Las especies y cantidades se han comunicado exhaustivamente y con precisión.

**3 Calidad de la verificación de las marcas de identificación del buque pesquero**

El informe sobre marcado de los buques pesqueros indica claramente el cumplimiento de este requisito por parte de los buques. Además, los comentarios proporcionan detalles adicionales sobre el alcance de cualquier irregularidad observada de tal modo que la CPC pertinente pueda emprender acciones correctoras para rectificar cualquier cuestión de incumplimiento potencial identificada.

**4 Calidad de la verificación de la autorización para pescar**

La verificación de la autorización para pescar es exhaustiva y garantiza que los buques pesqueros están pescando de un modo acorde con sus autorizaciones respectivas.

### **5 Calidad de la verificación del VMS**

El informe del observador únicamente confirma que el VMS está encendido y funciona normalmente. Sin embargo, el Centro de seguimiento de la pesca (FMC) de Belice, realiza un seguimiento estrecho de sus buques pesqueros basándose en los informes recibidos a través de su VMS:

### **6 Conclusión(es)**

Los informes resumidos preparados por el observador bajo la supervisión del Programa regional de observadores ponen de relieve de forma adecuada la transferencia de peces del buque pesquero al buque de transporte. También proporcionan una mayor perspectiva de la condición de los buques pesqueros tras estar en el mar durante las periodos de tiempos y resalta cuestiones de posibles infracciones que podrían requerir acciones correctoras de la CPC pertinente.

## **CHINA**

### **Calidad del resumen del transbordo**

El informe del observador es de gran calidad, rico en contenido y aporta información muy detallada, destacando especialmente posibles infracciones observadas durante los transbordos, lo que nos facilita autoverificar las actividades de transbordo de conformidad con las Recomendaciones de ICCAT y mejorar el rendimiento de nuestra flota.

### **Calidad de los datos sobre cantidades observadas y consignadas por el observador.**

Está claro que los observadores realizaron bien su trabajo comprobando, consignando y estimando los productos transbordados en detalle, lo que también nos ayuda a verificar los datos de captura y obtener la distribución detallada de la captura.

### **Calidad de la verificación de las marcas de identificación del buque pesquero**

El trabajo de verificación de las marcas de identificación del buque pesquero realizado por el observador es satisfactorio. Las marcas de identificación del buque es un aspecto importante y todos los GPA chinos deben indicar el indicativo internacional de radio y el nombre del buque, así como el puerto base, de conformidad con las Especificaciones estándar para el marcado e identificación de las embarcaciones pesqueras de la FAO y las recomendaciones de ICCAT.

Los observadores detectaron algún caso de posible incumplimiento relacionado con el marcado, esto ha sido provocado sobre todo por los fuertes vientos y grandes olas y el deterioro biológico debido al crecimiento de las algas al pasar largos periodos en el mar, y se ha solicitado al armador pertinente que vuelva a remarcar el buque una vez que llegue a un puerto.

Sin embargo, en cuanto al NRN, los buques chinos han sido repetidamente acusados de que el NRN no estaba marcado en el casco, pero los reglamentos no requieren dicho marcado en el casco del buque.

### **Calidad de la verificación de la autorización de transbordo**

El trabajo de verificación de la autorización de transbordo del buque en ICCAT es satisfactorio. Por lo general, informamos a ICCAT de la solicitud de transbordo junto con la carta de autorización de transbordo antes de que se realice el transbordo y pedimos al patrón del buque pesquero que muestre la carta de autorización para el transbordo antes de realizarlo.

Le informamos de que cada buque pesquero chino que opera en aguas fuera de la jurisdicción china debe poseer una licencia de pesca en alta mar, en la que se indica toda la información necesaria como las características básicas del buque, el indicativo de radio, el número de registro, etc.

### **Calidad de la verificación del cuaderno de pesca**

Bien hecho el trabajo de examinar los cuadernos de pesca.

Todos los GPA chinos deben llevar a bordo de cada buque el cuaderno de pesca y consignar las actividades pesqueras, incluida la deriva, a tiempo y con precisión. Deben incluir los tñidos objetivo y las capturas

incidental y captura fortuita. A partir de 2015 existe una nueva versión del cuaderno de pesca que incluye más información sobre las especies de tiburones y sobre esfuerzo pesquero.

### **Calidad de la verificación del VMS**

Bien hecho el trabajo de verificación. Es una forma importante de comprobar la unidad de VMS y la situación de la comunicación a bordo conforme a las Recomendaciones de ICCAT. Todos los buques chinos están equipados con unidades VMS a bordo e informan seis veces al día como establece la Recomendación de ICCAT.

Si en los informes de los observadores se comunica que alguna unidad VMS a bordo de algún buque pesquero chino está defectuosa, inmediatamente verificaremos y obtendremos la posición del buque afectado mediante nuestra plataforma VMS. De hecho, todos los VMS de los buques pesqueros chinos están en buen estado.

### **Otros comentarios**

En general, China ha realizado correctamente los transbordos en 2016. Algunos buques chinos han sido acusados de posibles incumplimientos., investigaremos minuciosamente todos estos casos y presentaremos nuestras conclusiones al respecto lo antes posible, y pediremos a nuestros armadores que emprendan acciones concretas para rectificar dicho incumplimiento. Además, por problemas de idioma, los patrones de los buques chinos no entienden algunas de las peticiones y preguntas de los observadores y por ello no entregan los certificados adecuados o aportan explicaciones, lo que ha dado lugar a algunas de las infracciones innecesarias de los buques chinos durante las inspecciones.

### **Conclusión(es)**

Los informes de transbordo resumen las actividades de transbordo cubriendo los diversos aspectos relacionados con las medidas de ICCAT y son reenviados en el momento oportuno a la flota afectada. Desempeñan un importante papel en la implementación del Programa para el transbordo de los grandes buques pesqueros y ayuda a la Secretaría y a cada CPC a comprobar las actividades de transbordo y a mejorar el rendimiento de cada flota respecto a las medidas de ordenación pertinentes. China continuará cooperando estrechamente con ICCAT para implementar el programa de transbordo en el mar.

## **JAPÓN**

### **1. Calidad de los datos relacionada con las cantidades observadas y consignadas por el observador**

Confirmamos que, en la mayoría de los casos, las cantidades transbordadas declaradas por cada GPA equivalían a las consignadas por el observador.

### **2. Verificación del nombre del buque/número ICCAT.**

Verificamos todos los nombres/números ICCAT de los buques relacionados con el transbordo.

### **3 Otros comentarios**

Se produjeron 163 transbordos en el mar realizados por 62 grandes palangreros atuneros japoneses en 2017. Los productos transbordados fueron sometidos a inspecciones por parte de funcionarios del gobierno japonés en los puertos japoneses en que se desembarcaron.

Se ha desarrollado un sistema de cuaderno de pesca electrónico en cooperación con las industrias pertinentes, y ya se ha iniciado su uso en modo de prueba. Dado que de momento el número de buques que han introducido el cuaderno de pesca electrónico es limitado, a los demás buques se les han entregado cuadernos de pesca encuadernados desde la temporada de pesca de 2016 para garantizar el cumplimiento de los requisitos para los cuadernos de pesca de ICCAT.

## **COREA**

### **1. Calidad del resumen del transbordo**

Los informes de trasbordo generalmente resumen adecuadamente las observaciones realizadas por los observadores de transbordo pertinentes.

### **2. Calidad de los datos relacionados con las cantidades observadas y consignadas por el observador.**

En general, Corea considera que los datos relacionados con las cantidades observadas y consignadas por el observador están bien reflejadas.

### **3. Calidad de la verificación de las marcas de identificación del buque pesquero**

Corea considera que la calidad de la verificación de las marcas de identificación del buque pesquero ha sido en general adecuada.

### **4. Calidad de la verificación de la autorización para pescar**

Corea considera que la calidad de la verificación de la autorización para pescar ha sido en general satisfactoria.

### **5. Calidad de la verificación del VMS**

Corea considera que la calidad de la verificación del VMS ha sido en general satisfactoria.

### **6. Conclusión(es)**

Corea reconoce el importante papel que desempeñan los observadores de transbordo y está satisfecha, en líneas generales, con la calidad de sus informes.

## **SENEGAL**

Durante el año 2017, Senegal autorizó al buque Diamalaye 1909, con el n ° ICCAT, AT000SEN00023, a realizar transbordos en el mar.

El buque participó en el ROP transbordo de ICCAT.

El buque realizó cinco transbordos el 26 de marzo de 2017, el 18 de mayo de 2017 y el 30/09/2017, el 09/11/2017 y el 30/11/2017 supervisados por observadores al 100%. Las cantidades totales transbordadas declaradas por el buque fueron 231.950 kg, detallados a continuación.

### **1. Desarrollo de las transbordos**

La primera operación de transbordo se realizó el 26 de marzo de 2017 en el buque de transporte M/V VICTORIA II DK5D3 AT000LBR00008 con una cantidad de 80.000 kg de patudo y 1.000 kg de rabil, según la declaración de transbordo recibida por Senegal.

Sin embargo en el informe del observador se menciona 88.700 kg de túnidos mezclados, frente a los 81.000 kg declarados por el buque.

La segunda operación de transbordo se efectuó el 18 de mayo de 2017 en el buque de transborde Futagami, con número ICCAT AT000LBR00016.

El buque declaró 36.352 kg, compuestos por 25.000 kg de patudo, 3.500 kg de rabil y 6.000 kg de peces de pico.

El observador del Futagami (número ICCAT AT000LBR00016) que embarcó en el palangrero consignó las siguientes cantidades: 26.918 kg de patudo, 3.722 kg de rabil y 5.712 kg de peces de pico.

La tercera operación de transbordo se efectuó el 30 de septiembre de 2017 en el buque Victoria II, con número ICCAT AT000LBR00008. El buque declaró 61.205 kg transbordados compuestos por 52.690 kg de patudo, 2.107 kg de rabil, 5.132 kg de peces de pico y 1.276 kg de peces variados. El observador declaró 52.530 kg de patudo, 1.733 kg de rabil, 5.131 kg de peces de pico y 1.230 kg de peces variados.

El cuarto y quinto transbordos se efectuaron el 09/11/2017 y el 30/11/2017 en el cargero Futagami con número ICCAT AT000LBR00016.

Las cantidades transbordadas declaradas el 09//11/2017 son: 35.000 kg, compuestos por 25.850 kg de patudo, 1.450 kg de rabil, 6.500 kg de peces de pico y 1.200 kg de peces variados.

Las cantidades transbordadas declaradas el 30/11/2017son: un total de 20.200 kg, compuestos por 13.950 kg de patudo, 700 kg de rabil, 5.120 kg de peces de pico y 430 kg de pces variados.

Los cinco informes de observadores mencionaron las operaciones de transbordo.

## **2. Inspección del buque**

Los observadores han llevado a cabo inspecciones del buque e indicaron que los nombres, marcas, autorizaciones y VMS de los buques eran correctos.

El observador a bordo del Victoria II señaló que durante la inspección del buque el cuaderno de pesca estaba mecanografiado pero no encuadernado ni numerado.

En lo que concierne específicamente a la inspección del Futagami del 18 de mayo de 2017, el observador mencionó que el cuaderno no estaba encuadernado y no tenía las páginas numeradas, la no consignación de las actividades de pesca así como el hecho de que la licencia y autorización de transbordo se enviaron por fax al buque de transporte pero no fueron observadas a bordo.

El observador que observó el transbordo del Victoria II del 30/09/2017 no emitió ningún comentario en su informe tras su inspección.

El observador que observó los transbordo del 09/11/2017 y del 20/11/2017 indicó que no fue posible establecer si el buque tenía autorización para pescar en aguas de ICCAT.

## **3. Puntos de incumplimiento:**

Los tres informes indican sin embargo temas relacionados con potenciales incumplimientos relacionados sobre todo con:

- 1) la no encuadernación del cuaderno de pesca;
- 2) la no numeración de la páginas del cuaderno de pesca.

## **4 Otros**

Los tres informes se presentaron a los patrones de los buques.

## SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS

La División de pesca ha recibido un (1) informe de observador regional para el año 2017, para el periodo 06/12/16-21/02/17 y el otro para el periodo 27/05/16-25/07/16, y solo dos (2) formularios de declaración de transbordo, para los transbordos realizados el 11 de abril. Sin embargo, no se recibió el informe del observador que cubre los transbordos del buque de transporte (CV) Chikuma. En la **Tabla 1** se muestra una lista de todos los transbordos realizados por San Vicente y las Granadinas en 2017. La lista se compiló utilizando el informe del observador regional para el CV Chitose y las declaraciones de transbordo del CV Chikuma.

Tabla 1.

Buque	Buque de transporte	Fecha del transbordo
Dae Sung 216	Chikuma	04/11/2017
Dae Sung 112	Chikuma	04/11/2017
Dae Sung 226	Chitose	01/06/2017
Dae Sung 216	Chitose	19/01/2017

Como se muestra en la **Tabla 2**, el 93% de las especies de pescado transbordado para 2017 fue patudo. No es posible aportar comparaciones entre las estimaciones de los observadores y las cifras del buque debido a la falta de informe para el periodo que abarca de 2017.

Tabla 2.

Buques:	Nº ICCAT del buque	Patudo (t)	Rabil (t)
Dae Sung 226	AT000VCT00052.	40,066	5,025
Dae Sung 216	AT000VCT00053.	117,203	6,628
Dae Sung 112	AT000VCT00055.	48,267	3,3
<b>TOTAL</b>		<b>205,536</b>	<b>14,953</b>

El observador regional constató para el Dae Sung 216 el 19 de enero de 2017 que el VMS del buque no se mostró durante la inspección, únicamente la extensión aérea. Sin embargo, el buque estaba transmitiendo el día en cuestión y esto puede verse en los registros VMS, incluidos en el Apéndice 1.

## TAIPEI CHINO

En 2017, se produjeron 223 transbordos en el mar realizados por 50 grandes palangreros atuneros (LSTLV) de Taipei Chino. Constatando que los observadores del Programa regional de observadores (ROP) detectaron algunas posibles infracciones, Taipei Chino examinó las cuestiones planteadas en los informes de los observadores, y constató que los problemas estaban relacionados en su mayoría con la erosión de las marcas de los buques y con que el indicador de encendido de los dispositivos VMS estaba apagado. A continuación se presentan las explicaciones, los enfoques para mejorar y feedback pertinentes para las cuestiones mencionadas:

### 1. Explicación de posibles infracciones

#### (1) *Marcado de los buques*

Incluso aunque las marcas de los buques no identificables o poco claras son identificadas como posibles infracciones por los observadores, sugerimos que también se tengan en cuenta las características de la operación de pesca que pueden dar lugar a la erosión del marcado del buque. Nuestros buques pesqueros de aguas distantes suelen operar en el mar durante mucho tiempo, y la pintura del nombre del buque podría desgastarse debido a las condiciones climatológicas adversas y al deterioro biológico debido al crecimiento de las algas al pasar el tiempo. Hemos recordado frecuentemente a nuestros armadores y patrones de los

buques que tengan en cuenta este problema, y hemos requerido que repinten el marcado de sus buques en cuanto hagan escala en puerto.

Además, los armadores de nuestros LSTLV esperan que los observadores del ROP informen a los patrones in situ cuando detecten problemas de erosión en las marcas, para que puedan solucionarse estos problemas lo antes posible. Argumentos comunicados de forma repetida en los años anteriores, por tanto se reducirán al nivel mínimo.

**(2) *Indicador de encendido de los dispositivos VMS apagado***

En lo que concierne a cuestiones relacionadas con el indicador de encendido de los dispositivos VMS apagado, hemos confirmado que estos buques pesqueros indicados por los observadores transmitieron las posiciones de sus buques regularmente durante toda la marea de pesca. Una posible explicación de esta situación sería que nuestros buques de pesca de aguas distantes tienen que tener instalado al menos un dispositivo VMS adicional a bordo como dispositivo de repuesto, que siempre estará apagado hasta que el dispositivo original en funcionamiento se estropee y dicho dispositivo de repuesto se encienda como sistema auxiliar. Es muy probable que los observadores del ROP confundieran el dispositivo de repuesto VMS con normalmente está apagado con el original. Sugerimos que los observadores confirmen in situ con los patrones cuál es el dispositivo VMS operativo, para reducir este tipo de malentendidos.

**2. Feedback sobre los informes de observadores**

**(1) *Clasificación de especies***

A diferencia de la mayor parte de los informes de observadores en los que las especies objetivo suelen clasificarse en cuatro grupos, a saber, patudo, rabil, pez espada y otros, se ha detectado un informe de observador con una clasificación de especies diferente. En lo que concierne a la tabla resumen de cifras estimadas por el observador/el buque, las especies objetivo se clasificaron en túnidos mezclados, pez espada, atún blanco, aguja azul y otros en el informe del observador. Considerando que algunas CPC probablemente verificarán la captura de sus buques de pesca con respecto a los informes de observadores, tal y como hacemos nosotros, sugerimos que los informes de los observadores deberían ser coherentes en lo que concierne a la clasificación de especies.

**(2) *Identificación de especies***

En lo que concierne a la tabla resumen de cifras estimadas por el observador/el buque en un informe de observador específico parece que el observador tuvo dificultades para distinguir el patudo y el rabil de la captura durante todos los transbordos de la marea. Por consiguiente, el observador mezcló los pesos estimados de patudo y rabil y los registró como peso acumulado. Para mejorar la identificación de las especies y garantizar la fiabilidad de los informes de observadores, sugerimos por tanto que se revisen los procedimientos operativos del ROP de forma exhaustiva y que se resuelvan sus dificultades y retos en la práctica.

**(3) *Información básica del buque pesquero***

Mediante una verificación cruzada de nuestros datos internos (lo que incluye las notificaciones de transbordo recibidas de buques de transporte y las declaraciones de transbordo recibidas de ambos buques de transporte y buques pesqueros) con un informe de observador específico, hallamos varios errores importantes en el informe. En lo que concierne a su tabla resumen de transbordos, el observador confundió los nombres de los buques pesqueros que realizaron los transbordos con otros buques pesqueros nuestros que tenían nombres similares. Por ejemplo, un buque con el nombre "XXX No.123" puede haberse consignado por error como "XXX No.223," lo que se tradujo también en errores en sus números ICCAT. Con el fin de contar con una ordenación eficaz de los buques que realicen transbordo, sugerimos que la información básica de los buques incluida en los informes de observadores sea cotejada por ambas partes para reducir los descuidos.

En resumen, tras haber participado durante años en el ROP ICCAT, quisiéramos hacer llegar nuestro reconocimiento y encomiar los grandes logros y contribuciones realizados por la Secretaría y el MRAG.

Quisiéramos reiterar nuestro apoyo a los trabajos de los observadores del ROP y nuestra opinión de que el programa funcionará con más fluidez y eficacia si las CPC y la Comisión tienen en cuenta las sugerencias anteriores.

**LIBERIA [solo en idioma original - recibido con retraso]**

The purpose of this report is to assess the contents and conclusions of reports of observers assigned to Liberian flagged carrier vessels (FUTAGAMI, GENTA MARU, and SHOTA MARU), which received transshipments from large-scale pelagic longline vessels (LSPLVs) in the ICCAT Convention Area.

**1. FUTAGAMI**

The vessel FUTAGAMI (IMO No. 9105293; ICCAT No. AT000LBR00016) is a refrigerated cargo vessel. It was registered to Liberia on 24 February 2016 and stricken from the Registry on or about 26 April 2018. The vessel was authorized by Liberia to engage in transshipment activities during the period 1 January 2017 through 31 December 2017 in the ICCAT and other regional fisheries Areas. During aforementioned period, the vessel received transshipment of various species from LSPLVs in the ICCAT zone, some of which were observed by ICCAT regional observers.

The Liberian Administration has reviewed the report by Observer Maurice O'Malley for the FUTAGAMI, Trip No. 207, from **10/28/2017 – 12/20/2017** and comment as follows:

- All transshipments were 100% observed;
- The difference observed between the vessel and observers did not exceed 10%;
- The Observer prepared two potential non-compliance reports; he reported at the time of transshipments; however, he re-evaluated and considered the potential non-compliance not substantive enough.

Based on the foregoing, the vessel FUTAGAMI was in compliance with the relevant rules and procedure of the Observer Program. Moreover, the report has been shared with the vessel Operator for reference for other vessels flagged to Liberia.

**2. Meita Maru**

The vessel MEITA MARU (IMO No. 9071583; ICCAT No. AT000LBR00002) is a refrigerated cargo vessel. It has been registered to Liberia on September 2015 and was authorized by Liberia to engage in transshipment activities during the period 1 January 2017 through 31 December 2017 in the ICCAT and other regional fisheries Areas. During aforementioned period, the vessel received transshipment of various species from LSPLVs in the ICCAT zone, some of which were observed by ICCAT regional observers.

The Liberian Administration has reviewed the report by Observer A.T. Dimitrov for the MEITA MARU, Trip No. 209, from **11/14/2017 – 12/20/2017** and comment as follows:

- The vessel made a total of 12 transshipments at sea;
- Also conducted transshipment of cargo to three LSPLVs;
- All transshipments were 100% observed;
- No difference greater than 10% of the declared fish was observed or recorded during the operations;
- No non-compliance issues.

Based on the foregoing, the vessel MEITA MARU was in compliance with the relevant rules and procedure of the ICCAT Observer Program. Moreover, the report has been shared with the vessel Operator for reference for other vessels flagged to Liberia.

**3. GENTA MARU**

The vessel GENTA MARU (IMO No. 9620384; ICCAT No. AT000LBR00006) is a refrigerated cargo vessel. It has been registered to Liberia since 28 October 2015. The vessel was authorized by Liberia to engage in

transshipment activities during the period 1 January 2017 through 31 December 2017 and for the 2018 period in the ICCAT and other regional fisheries Areas. During aforementioned period, the vessel received transshipment of various species from LSPLVs in the ICCAT zone, some of which were observed by ICCAT regional observers.

The Liberian Administration has reviewed the report by Observer Peter Johann Beets for the GENTA MARU, Trip No. 212/18, from 1/14/2018 – 3/25/2018 and comment as follows:

- As per Observer: “The strings toward the end of transshipment No. 2 were significantly larger and more mixed...” and was “significantly harder to estimate these strings and this may have accounted for the difference between reported volumes and observer estimates exceeding the 10% threshold.” Additionally, the “strings were very mixed and bundled throughout transshipment No. 8. This may have contributed to the observer’s estimate exceeding a 10% difference from the reported tonnage.”
- The most dominant species transshipped was bigeye tuna and yellowfin tuna, comprising more than 97% of fish transshipped. Due to the mixed and often bundled nature of strings throughout the voyage, true tuna species were treated as one group and recorded as mixed tuna for the observer’s estimations.”

Based on the foregoing, the vessel GENTA MARU stands to carry out corrective action in order to rectify the non-compliance. The report has been shared with the vessel’s Operator and the corrective action report will be provided to the ICCAT Secretariat in due course.

#### **4. SHOTA MARU**

The vessel SHOTA MARU (IMO No. 9194892; ICCAT No. AT000LBR00022) is a refrigerated cargo vessel. It has been registered to Liberia since 15 June 2016. The vessel was authorized by Liberia to engage in transshipment activities during the period 1 January 2017 through 31 December 2017 and for the 2018 period in the ICCAT and other regional fisheries Areas. During aforementioned period, the vessel received transshipment of various species from LSPLVs in the ICCAT zone, some of which were observed by ICCAT regional observers.

The Liberian Administration has reviewed the report by Observer Javier Vivo Guevara for the SHOTA MARU, Trip No. 214, from 3/12/2018 – 4/23/2018 and comment as follows:

- All transshipments were 100% observed;
- As per the Observer: “transshipment 23 the difference between observations and vessel’s declared amount is more than 10%. However, the observer is confident in his own estimates as the transshipment was carried out very slowly. The estimated total amount of fish transshipped by carrier vessel’s captain was based on the remaining hold volume.”

Based on the foregoing, the vessel SHOTA MARU stands to carry out corrective action in order to rectify some common errors. The report has been shared with the vessel’s Operator and the corrective action report will be provided to the ICCAT Secretariat in due course.